

A propos de la réforme territoriale

Document n° 7

Connaissance de la Grande Région Est (ALCA ou ACAL ?)

1) Les armatures urbaines

Henri Nonn, APR

Les présentations actualisées des caractères de la « grande région Est » sont jusqu'ici fort limitées à l'usage des citoyens, et surtout fournies sous forme de cartes (évolutions de population, densités, axes de transports...). Sans doute néanmoins existe-t-il des dossiers confidentiels davantage étoffés ou en cours de réalisation au sein des Services des collectivités territoriales concernées ; l'APR, en attendant leur diffusion, se permet de mettre sur son site et pour son public quelques notes d'informations et analyses visant à faciliter la compréhension des structures et des conditions d'évolution à y prendre en compte et à coordonner dans les domaines de l'aménagement territorial et du développement. La première note vise à présenter l'importance des « systèmes urbains régionaux » (décrits comme des « armatures ») à ce jour constitués, au moins pour deux raisons : a) Sur eux ont été largement fondées *les bases d'organisation du « développement équilibré »* recherché par chaque Région ; sur eux ont été répartis la plupart des services, dessertes et équipements attendus par les « bassins de vie », les « pays », les foyers d'activités qui ont modulé les peuplements et les conditions de l'emploi ; sur eux ont été établies les hiérarchies des « centralités » (administratives et autres), aujourd'hui en ajustements du fait des mutations démographiques, sociales, économiques et institutionnelles comme des mobilités et des NTIC, ou encore des gouvernances gestionnaires ou de projet..

b) Les articulations urbaines sont *les cheminements des forces modernes du développement* suscitées par la « métropolisation » et par les « métropoles » ; c'est la voie d'insertion des Régions dans la compétition internationale : économie de la connaissance, progrès de l'innovation sous ses différentes formes, connexités majeures et intensités résiliaires, influence des « environnements » externes étendus (nation, Europe, monde)...Les armatures urbaines y sont des bases importantes

du système de diffusion des progrès. Dans la grande région Est elle-même, les métropoles (multiples) sont surtout en situation périphérique du territoire regroupé, et doivent composer avec des métropoles dynamiques et des grands ensembles économiques puissants, étrangers -ou francilien-. Sous cet angle, « les territoires internes » sont devenus de moindres supports a priori, quoique se révélant être des composantes (renouvelées) et un « capital » (redécouvert) du développement à valoriser. Il y a ainsi *deux lectures (au moins)* de cette organisation spatio-économique vue par les villes (au sens large). Le présent texte mériterait donc d'être approfondi ultérieurement dans le réseau APR ou par-delà.

Disons aussi d'emblée qu'ACAL détient de longue date un taux d'urbanisation élevé malgré l'ampleur de ses espaces ruraux et montagnards (en 1962, ce taux dépassait déjà les 60% et il a progressé depuis), grâce à *un semis urbain précoce et densifié au cours du temps*. L'éventail de la *composition par taille des agglomérations* est amplement ouvert : en 1990, 7 d'entre elles dépassaient les 100.000 habitants, et autant comptaient entre 40 et 100 000 hab ; 16 se situaient entre 20 et 40 000 âmes (soit au total 23 « villes moyennes »). Petites villes et agglomérations de 2 à 20 000 habitants étaient au nombre de 300 : 70 en Champagne-Ardenne, 160 en Lorraine et 80 en Alsace ! *Ce semis de base, ainsi que pour une part la tranche des « villes moyennes »*, sont de provenance et d'atouts très composites (origines multiples adossées à la géographie physique, à l'histoire politique et militaire, aux participations précoces de la France de l'Est aux activités industrielles, prolongées des réalisations plus récentes en bassins miniers et de grandes industries). *Ces strates présentent une fragilité inégale aux mutations contemporaines* : composition et évolution des niveaux de centralité, concentrations économiques, géographie des emplois, mobilités socio-démographiques, degrés d'insertion dans la métropolisation (comme dans la périurbanisation) gagnant de plus en plus les bourgs et les campagnes... Cela induit aujourd'hui, dans les politiques de « développement régional équilibré » comme dans l'effort de structuration de l'économie résidentielle, une attente spécifique d'aménagement propres aux niveaux élémentaires et intermédiaires des armatures.

Présentation succincte des bases d'organisations urbaines

En préalable, soulignons que la France du Nord-Est partage les effets conjoints de facteurs de fragmentation initiale dans les répartitions urbaines et dans la diversité des strates urbaines : les données physiques et historiques au premier chef, puis un canevas évolutif d'ensemble assez partagé dans les étapes des articulations entre villes.

La géographie physique valorise, pour l'établissement des hommes, les couloirs et les plaines, les bassins et les rebords de reliefs. Le seul domaine des collines sous-vosgiennes d'Alsace aligne 25 villes (du Vignoble) égrenées de Wissembourg à Thann ; en versant occidental des Vosges (Lorraine), ce sont les villes-centres de bassins ruraux répartis entre Remiremont, St Dié, Epinal et Sarrebourg. Aux pieds des Côtes de Moselle, de Meuse et en Champagne - au long de rivières échappant à la concentration hydrographique du Bassin parisien -, se sont multipliés les bourgs et villes-pôles des campagnes. Dans les espaces interstitiels moins densément occupés, les données naturelles individualisent quelques « pays » : tels le Lunévillois, le Saulnois (Pays des Etangs), la Champagne humide, la Champagne crayeuse., tout comme le Massif vosgien, ses hautes vallées et

ses contrées gréseuses voisines (cf. Pays de Bitche et de Sarreguemines, Alsace bossue) ; ou encore les revers de plateaux calcaires lorrains du Pays Haut (Briey), du Barrois comme de Verdun ou Commercy ou, plus au Sud, le Plateau de Langres. S'individualisent l'Ardenne au NW et à l'W le vignoble de Champagne.. Naîtront enfin, fondées sur des ressources minières, des entités délimitées : Bassin potassique haut-rhinois, mines de fer + sidérurgie lorraines, et Bassin houiller de Lorraine.

L'histoire a apporté son lot de partitions et d'ajouts urbains. Initialement, elle a valorisé des axes précoces de grande circulation et d'échanges (couloir rhénan, couloir Metz- St Nicolas-de -Port – Val de Saône entre pays européens du Nord et Bourgogne ; on sait aussi le renom des Foires de Champagne). Ils ont déterminé des lieux de vie économique rurale plus ouverte et suscité des rapports villes-campagnes actifs. Mais la féodalité a surtout multiplié, en puzzles complexes, des fiefs (laïcs ou religieux) parfois en ajoutant des villes résidentielles avec châteaux. Puis vinrent les fonctions militaires et/ou de garnison - aux frontières ou dans les arrière-pays -. Vinrent, du 17ème s. et de la Révolution, les attributions administratives hiérarchisées. Le développement progressif des circulations modernes a ensuite hiérarchisé les villes-carrefours. Les débuts de l'industrie, en ateliers, ont suscité des villes et bourgs manufacturiers, à la faveur de ressources locales en main d'œuvre, en eaux vives, en fer superficiel et en charbon de bois : telle Niederbronn et environs ou la vallée de l'Ornain, l'Ardenne, par ex, tandis que le travail des textiles et du bois animaient la plupart des vallées vosgiennes : les bourgs-pôles calés sur ces activités industrielles n'ont cependant pas eu de progrès tertiaire correspondant ; de même, plus tard, les cités de la sidérurgie et du charbon comme celles de la potasse créeront des agglomérations de compositions spécifiques. On ne saurait enfin oublier, en certains endroits, des initiatives lancées par des villes organisatrices : Mulhouse (constituant dans le Haut-Rhin un « district industriel » avant l'heure), Troyes promotrice de la bonneterie dans l'Aube, Reims ou Sedan (laine) au Nord de la Champagne-Ardenne, Ste-Marie-aux-Mines ou Bischwiller en Alsace (textile).

Si l'histoire rend compte largement du semis des villes, elle est aussi à évoquer dans les processus de *hiérarchisation urbaine*. La polarisation francilienne a fait tôt prévaloir les axes de circulation en convergence vers Paris, quand les frontières brimaient les foyers situés sur des axes plutôt méridiens. Les croisées de grandes routes et de voies ferrées ont dégagé les carrefours majeurs, et renforcé les grandes villes les mieux interreliées. Enfin, en général mais variablement, les chefs-lieux administratifs majeurs se sont vus dotés aussi des armatures régionales bancaires, commerciales (ramassage, redistribution) et de presse, des sites universitaires et de recherche, de rayonnement culturel, des équipements de santé ; l'animation économique ne s'est concentrée que plus récemment, ayant comporté de manière plus répartie les sièges de Chambres de commerce ou d'organes consulaires : ceux-ci signalent en effet également maintes villes moyennes participantes de l'essor économique lancé au 19ème s.. De nos jours enfin, l'histoire imprime le jeu des grands espaces économiques de forte influence sur le NE français (investissements, clientèle, main d'œuvre, rayonnements et attractions directes..). Le grand Bassin parisien trouve en Champagne-Ardenne des « villes d'appui » et une grande couronne que celui-ci utilise ; le Luxembourg, la Sarre et le Palatinat se sont trouvés une arrière-cour en Lorraine, et le Rhin moyen et supérieur séduisent l'Alsace...

Des dispositions spécifiques selon les régions ?

L'Alsace et son système urbain

La densité du peuplement régional est la plus élevée d'ACAL : 224 h/km², contre 100 en Lorraine et 52 en Champagne-Ardenne. Le semis des villes est dru (nourri de relations villes-campagnes de type « rhéan », d'une histoire riche en conditions d'émergence et de maintien) ; et une longue tradition d'autonomie urbaine (bourgeois, artisans) y motive de longue date les acteurs locaux. Les établissements industriels, d'autre part, y sont très largement répartis: c'était le cas dès la proto-industrie, prolongée à l'époque des manufactures, puis des usines des 19-20^{es} siècles. Ce fut encore le cas, lors des années 1957-90, dans les implantations d'établissements de production issus des investissements extrarégionaux ou étrangers, quand s'instaura la CEE et que l'internationalisation économique s'affermait (capitiaux, hommes, marchés, technologie, etc.). De sorte que nombreuses sont les villes et agglomérations de toutes tailles amenées à participer à la vie économique ouverte de la région.

En termes d'armature urbaine, les hiérarchies ont découlé surtout de décisions « externes » sélectionnant les carrefours modernes, ou établissant les dispositifs administratifs. L'Alsace est française depuis 1648, où la gestion nationale mit *en tête Strasbourg* : une grande cité marchande, commerçante et portuaire qui ne cherchait pas à s'imposer dans la province, et s'accommodait de villes-relais dans ses rapports aux campagnes (pas de notable rente foncière urbaine) ; qui ne contrevenait pas à la dynamique industrielle mulhousienne (française depuis 1798). Ce pôle majeur fut renforcé en tant que capitale du *Richland* d'Alsace-Lorraine (1871-1918) et en tant que ville universitaire et bancaire ; puis sa désignation de « métropole d'équilibre » nationale en 1963-65 y maintint un bon niveau d'équipements. Après-guerre, les instances européennes sont ajoutées au rayonnement. Toutefois, parallèlement, les centralités de Colmar et de Mulhouse se partageaient le Haut-Rhin, alors que, dans le Bas-Rhin, Haguenau, Saverne et Sélestat étaient à la fois des villes-relais du chef-lieu majeur et des villes moyennes étoffées (zones d'influence en propre et rapports ville-campagne étroits, lieux dotés d'équipements et de services, d'activités industrielles variablement précoces ou renouvelées, et foyers d'impulsions sur les niveaux urbains inférieurs). De sorte que cela posa en région *un dispositif ramifié, jugé « abouti »*, piloté dès les années 1960 par un « Schéma d'armature urbaine » établi par les instances d'aménagement : du moins jusqu'aux temps actuels des mobilités, d'un repositionnement en cours des critères de centralité (recul des polarités administratives et commerciales) avec valorisation des équipements et services pour la formation, la santé, la culture et l'animation territoriale. Toutefois, au temps présent, une forte position socio-économique et une centralité étoffée ne suffisent plus à assurer un « commandement » ou un « entraînement » régional ou sous-régional à l'ère de la métropolisation....

L'armature « classique » alsacienne retenait, *après Strasbourg*, deux « villes-maîtresses » : Mulhouse et Colmar. *Colmar* (qui fut le siège du Conseil souverain d'Alsace sous l'Ancien régime), devint préfecture et siège des instances départementales - car alors plus peuplée que Mulhouse - :

d'où un contentieux persistant entre ces deux villes ; elle étendit son influence sur toute l'Alsace centrale, notamment sur le Vignoble entre Sélestat et Guebwiller, avec ses villes et bourgs en chapelet : Ribeauvillé, Turckheim et Kaysersberg Eguisheim, Rouffach sur la montagne en vallée de Munster (élevage, tourisme), et en plaine dans le Grand Ried. L'attribution qui lui a été faite de la Cour d'Appel régionale à la Révolution en a fait aussi une ville de professions juridiques. Gare importante (ferroviaire et routière), la ville étoffa son rôle de négoce, organisa la commercialisation des vins et fixa la Foire aux Vins régionale ; elle se dota d'industries textiles, agro-alimentaires et autres, obtint une CCI en 1870. Après un temps de stagnation (1920-50), Colmar a relancé des activités industrielles solides - notamment en accueillant des investissements étrangers - puis entra dans les sites de formations supérieures (IUT, IUFM, centres professionnels tels que santé et commerce ou management) comme de recherche (INRA, « Biopôle » et santé) ; sa CCI a réalisé aux bords du Rhin un port et une zone industrialo-portuaire. C'est également l'une des principales « portes » du Parc naturel régional des Ballons et le foyer de l'organisation touristique de toute l'Alsace centrale. Au total, la zone d'influence aujourd'hui compte > 150 000 habitants, et l'aire urbaine propose 53 000 emplois.

Mulhouse, avec sa Société industrielle aux 18-19èmes s., ont constitué un « système » manufacturier individualisé : sur l'agglomération elle-même (textile et mécanique surtout), mais aussi en englobant sous sa houlette des villes environnantes : Guebwiller (machines textiles), Thann (chimie) ainsi que plusieurs vallées et quelques autres sites de la Porte de Bourgogne, du Sundgau et de la Plaine. Organisatrice de réseaux économiques et techniques, d'Ecoles d'ingénieurs et des transports en Sud-Alsace, elle y gardait un rôle de redistribution commerciale disputé avec Colmar. L'annexion au Reich (1871) qui a affecté le textile et coupé de Belfort-Montbéliard, puis l'essor du Bassin potassique et l'affirmation tertiaire renforcée de Strasbourg (banques, services) ainsi que de Bâle ont fait s'y contracter son rôle sous-régional. Du coup, ses villes satellites ont pu s'émanciper, constituer des bassins d'emploi autonomes, pendant que se structurait le territoire particulier des MDP. *L'armature du Sud-Alsace devint multipolaire* comportant des influences chevauchantes. La relance mulhousienne récente (carrefour autoroutier et ferroviaire, aéroport de Bâle-Mulhouse, université de plein exercice constituée en 1975-77 (après un stade d'antenne en « collèges » + IUT, 1958-1968), a aussi compris la requalification urbaine, de nouveaux équipements culturels et hospitaliers, des aménagements « rhénans » en ports et zones d'activités (Ottmarsheim, Ile-Napoléon) et une diversification industrielle et tertiaire répartie sur une « agglomération en grappe ». La centralité mulhousienne est dès lors à lire en une « région mulhousienne » englobant les bourgs et villes proches qui se partagent avec la ville-centre les localisations d'activités et d'habitat ou de nouveaux équipements.

Les échelons plus locaux de l'armature alsacienne ont eu *des sorts variables*. Les difficultés du textile ont réduit les forces de Bischwiller, de Villé, du cœur du Val de Bruche ou du Val d'Argent, de plusieurs bourgs sundgoviens comme des vallées de la Haute-Thur (St Amarin et environs, Masevaux). Des solides entreprises ont par contre maintenu les foyers de mécanique de De Dietrich à Niederbronn et environs des piémonts de Saverne, de Molsheim ou de Guebwiller. Les fonctions locales des pays ruraux (Alsace bossue, Outre-Forêt, Pays de Hanau et de la Moder, bande rhénane, terres de rieds) vont attendre des investissements industriels récents (années

1960-80), l'offre de main d'œuvre frontalière et l'engouement touristique ou de loisirs pour entretenir leurs petites centralités. Au SE, Saint-Louis et les bourgs voisins, atones jusqu'aux années 1970, changent alors de catégorie pour composer à la fois une agglomération stimulée par les rapports économiques avec le NW de la Suisse et un pôle de « pays » mieux doté, densifié et actif. Tous les niveaux de l'armature alsacienne se partagent maintenant les ressources et les apports des activités touristiques et de loisirs, notamment depuis les années 1960 et en constant progrès de volume et d'internationalisation (activités dites « présentes »).

Au total, l'armature « modèle » hiérarchisée de l'Alsace vaut surtout pour la compréhension des répartitions des équipements et services publics, lesquelles ont peu été modifiées durant au moins un siècle (1860-1990). Cela, repris dans les politiques de « bassins de vie », d'intercommunalité et de « pays » visant à la qualité de vie locale ou sous-régionale et à un développement socio-économique équilibré, a jusqu'ici structuré presque partout la vie relationnelle alsacienne, articulé les gouvernances, et aidé à former la tonalité de l'identité régionale.

En Lorraine, des dispositifs variés et contrastés, moins intégrés.

La disposition organisée du système urbain lorrain est de structuration assez différente, et en recomposition contrastée plus accusée. Ceci tant dans sa partie hiérarchique supérieure (Metz, Nancy quoique distantes de 60 km seulement, séparées d'une frontière nationale de 1871 à 1919 et se disputant encore des leaderships) que dans les autres niveaux individualisés longtemps par le jeu des distances, de bases principales de développement, ou de conditions externes de soutien...Les contrastes entre contrées nettement rurales, « rurales-industrielles » et bassins miniers ou de grande industrie ont dessiné *des « pays »* aux mentalités distinctes, et enchaînant les évolutions historiques locales ou générales de manière inégale sur un territoire de 23 550 km² (Alsace = 8 260 km²).

Intéressons-nous d'abord aux *polarisations sous-régionales et locales*. A première vue, celles de la Lorraine ayant un fond rural plus ou moins prononcé renvoient à des « pays » au sens ancien ; les divisions féodales, les dispositions physiques (bassins et vallées au pied des Vosges, relief de côtes lorraines) et les activités pré-industrielles liées aux ressources locales - ou les ajouts de rôle militaire ou de garnison - ont établi la trame de base des centralités élémentaires ou intermédiaires. Transports modernes, réelle industrie et structuration administrative et en équipements, au 19^{ème} s., ont fait mieux ensuite distinguer entre ces *deux degrés de centralité*.

Au Sud-Est, s'individualisent des sous-ensembles constitués en contrées pré-montagnardes ou agricoles. *A Epinal*, les anciens ateliers de papeterie (+ l'imagerie) et le négoce des textiles travaillés dans les vallées vosgiennes, ajoutés aux activités d'échanges entre milieux ruraux voisins, ont cédé le pas devant les fonctions administratives départementales, l'intermédiation d'une CCI active et du syndicat cotonnier, le commerce de gros et de détail, et devant des professions de formation post-bac (arts, santé, IUT, commerce). A l'heure des hypermarchés (années 1970), on lui attribue une aire de chalandise drainant > 100 000 personnes, allant jusqu'à Charmes, Rambervillers, Bruyères et Remiremont (d'où l'on accédait à des pôles industriels textiles (Cornimont, Le Thillot)

maintenant en contraction et reconversion. Neufchâteau et Mirecourt en sont les relais vers les Vosges de l'Ouest, laissant plus autonomes tout au Sud les villes thermales de Vittel et Contrexéville. Un second centre est constitué par *Saint-Dié* : là, un ancien évêché et lieu d'Humanisme transformé en foyer industriel textile et mécanique en sus du rôle commercial au 19^{ème} s., a été relancé par l'ouverture du tunnel routier de Ste-Marie. Son aura se partage entre pays vosgiens (Raon, Senones) et les hautes vallées alsaciennes de la Bruche et du Val de Villé (tôt francophones). Bref, en termes d'armature, le département vosgien a eu une organisation restée quelque peu autonome, ayant ses propres problèmes économiques et sociaux, et affaiblie par l'émigration ; il faut attendre la desserte ferroviaire de « métro-Vosges » (1975, Nancy-Epinal + Remiremont et Saint-Dié) ainsi que les politiques et aides de conversion pour une plus nette intégration au cœur plus vigoureux de la Lorraine.

A l'Est, les distances ont donné un rôle sous-régional à Sarrebourg, et à Sarreguemines. A mi-distance (70 km) de Nancy et d'Epinal, à 100 km de son chef-lieu départemental (Metz), *Sarrebourg* a entretenu ses fonctions anciennes de passage (rail, route, canaux) et de place commerciale, militaire aussi, justifiant depuis ses dotations en équipements et services de centralité intermédiaire ; le passage et le tourisme actuels, les liens avec l'Alsace (relative concurrence de Saverne mais Strasbourg n'est qu'à 75 km) y sont des appoints. *Sarreguemines* constitue un autre pôle sous-régional, où le fait frontalier a d'abord joué en handicap avant de devenir un soutien économique externe. Administrations, activités (faïencerie, 18[°]s) commerce local anciennement élargi aux pays de Bitche, de Forbach et St Avold) et fonction militaire ont ensemble assuré une animation qui change en 50 ans sous deux aspects : l'individualisation du Bassin houiller et de ses agglomérations propres (Forbach et environs, Saint-Avold, Merlebach..), lesquelles ont polarisé ensuite la reconversion des charbonnages, et la dynamique allemande développée au long de la frontière, tant en agglomérations (Sarrebrück en région urbaine, Pirmasens, Sarrelouis-Dillingen et Zweibrücken) qu'en grandes zones d'activités captant pour leur part les flux de frontaliers de l'Est lorrain. Un Comité d'expansion de l'Est lorrain spécifique d'abord (pour alerter les pouvoirs publics français), puis les progrès de la coopération transfrontalière, marquent les efforts locaux individualisés ici.

Dans les « *pays mosans* », le schéma se retrouve, où les pôles sous-régionaux sont essentiels. Pourtant, ceux-ci sont de modeste envergure car les campagnes peu peuplées ; et, fragiles, les premières industries (dragées, agro-alimentaire, mobilier, draps, broderie, fonderie, petite métallurgie..). Les Hauts de Meuse et le Barrois ne disposent que de centres locaux fixés souvent dans les vallées : Vaucouleurs et Pagny s/M, Commercy, (quoique sous-préfecture), St Mihiel (anciennes foires, draps), Etain ou Stenay. Prennent un rang plus notable Verdun et Bar-le-Duc. *Verdun*, évêché et citadelle, longtemps mal reliée à Reims, Metz ou Nancy (attendre l'A 4), est sous-préfecture en charge du nord de la Meuse ; ses industries anciennes (minoteries, dragées) ont été relayées par des branches plus modernes ; là, ce haut site de mémoire apporte une fonction « touristique » non négligeable. *Bar-le-Duc* et la vallée de l'Ornain ont eu davantage de ressources : axe Ouest-Est de circulation, préfecture et instances départementales + équipements ad hoc, industries précoces (métallurgie et mécanique), commerce de gros, de détail et ventes sur catalogues de laines, animation du Sud de la Meuse : au delà, prévalent les attractions de villes de Champagne orientale (Vitry et St-Dizier) ou de l'aire urbaine de Nancy.

Au cœur de la région, s'impose le « sillon lorrain » au dispositif complexe, dense et multipolaire. Deux grandes agglomérations y dominent, environnées de villes intermédiaires de plus en plus satellisées. Nancy et Metz s'en partagent le primat, variablement au long de l'histoire. Metz, qui fut une notable cité romaine et un des grands évêchés lorrains, se posa d'abord en grande ville commerçante quasi rhénane, réduite par le durcissement des frontières à/c du 17ème s. Puis c'est encore la frontière de 1871 qui contraint son influence (partagée avec Thionville) dans le bassin sidérurgique du 19ème s. comme dans son arrière-pays. Et la situation frontalière d'après 1918 a perduré comme frein jusqu'à la réconciliation franco-allemande, jusqu'à la réalisation des autoroutes A 4 et A 31 et de la Moselle navigable à grand gabarit. Nancy, modeste ville ducale au 12ème s., dut beaucoup aux fonctions administratives allouées (Intendance de Lorraine et de Champagne, captation de l'évêché de Toul, puis de l'université de Pont-à-Mousson entre 1768 et 1775, préfecture et instances départementales à la Révolution ..). Le dispositif radial des transports modernes en France (Paris-Strasbourg) fait aussi de Nancy, plus « centrale », un carrefour bien équipé. En outre, la guerre et la frontière de 1871 lui allouent l'animation de la partie non annexée du département mosellan, la venue d'affaires économiques issue d'émigration alsacienne ou mosellane : capitaux, hommes, affaires..; dans le même temps, la sidérurgie se développait sur Neuves-Maisons ou sur Pompey-Frouard. La zone d'influence directe englobe alors Pont-à-Mousson, Dieuze, Lunéville et Toul ainsi que leurs « pays ». A plus grande distance, le nouveau contour de la Meurthe-et-Moselle lui rattache le Pays-Haut de Longwy et Briey où ont régné les activités des mines de fer et de la sidérurgie. Plus largement, les activités bancaires, de grossistes, de sièges d'entreprises, un support industriel quoique assez modeste (biens d'équipement, métaux, IAA, imprimeries..), la Sté industrielle de l'Est, la presse, organisent l'économie de toute la Lorraine centrale et vosgienne ainsi que leurs lisières - sauf à faire une part aux CCI, presse et Comités d'expansion nés en Moselle. L'université créée à Nancy en 1768 comme la recherche valent pour toute la région jusqu'à l'installation de l'Université de Metz ; la vie culturelle et artistique, avec ses « écoles », apporte sa part de lustre et de renom.

Les données changent à compter des années 1960-70. Si la Région va en s'affirmant de 1955 à la réforme de 1972, la « métropole lorraine » est avancée par l'Etat dans sa politique nationale d'armature urbaine (1966, création de l'OREAM-Lorraine en matière d'aménagement). C'est alors un ensemble de plus de 510 communes à cheval sur les deux départements, groupant 1 million d'hab., et qui sera doté d'un Schéma d'aménagement en 1970. Au long d'un « sillon linéaire » de plus de 120 km (de Thionville à Lunéville), on va reconnaître deux principales régions urbaines et y établir une répartition des équipements majeurs. On reconnaît Metz comme Préfecture de Région (plus proche de la construction européenne, de la Sarre et de Luxembourg) et comme capitale administrative (finances, douanes, police, Agence de l'eau Rhin-Meuse, SNCF, région militaire – 1964 - et zone de défense...). Sans entrer dans le détail, un sous-ensemble méridional, autour d'un district nancéien né en 1974 d'une vingtaine de communes en voisinage englobe le Lunévillois, les unités industrielles de Pompey-Frouard et le Toulais, ainsi que Pont-à-Mousson (siège de l'OREAM). Les pertes d'emploi de la sidérurgie et d'industries traditionnelles y sont compensées par une diversification d'activités productives nouvelles et par un tertiaire actif, allant de métiers de base à des emplois métropolitains. Université, grandes écoles et recherche publique,

« technopole » et parc d'activités de Brabois-Vandoeuvre, CHU de pointe, y sont consolidés, en même temps que l'expansion économique et périurbaine insère les banlieues ainsi que les foyers satellites pré-cités, que s'étoffe la polarité en transports de l'ensemble nancéien - avec le port fluvial de Frouard (1972), l'A 31 (1972), Métrolor (1970) et Métrovosges (1975-76) -. Le pôle septentrional, lui, se trouve bien desservi par les autoroutes en région ou par delà, doté de zones d'activités amples comme d'entreprises actives de logistique ; il s'enrichit en 1970 de sa propre université (détachée de l'Académie de Strasbourg et singularisée de Nancy), d'un technopole messin se spécialisant dans la communication et les NTIC. Son cœur tertiaire (agglomération Insee alors de 17 communes) accuse désormais ses contrastes avec la conurbation de Hagondange-Briey qui s'y accole à l'Ouest, comme dans son extension Nord autour de Thionville-vallée de la Fensch, au sein d'un SDAU « Nord-métropole Lorraine ». Ces configurations complexes de partage des fonctions supérieures sur ces deux métropoles en collaboration difficile et en dilution de telles activités de haut niveau sur deux grandes aires urbaines, brouillent la lecture du remodelage actuellement opérant aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine lorraine.

En Champagne -Ardenne, davantage une formule de réseau de villes qu'une armature

Au niveau urbain supérieur dans cette région, il n'y a pas de « métropole ». La strate supérieure s'établit sur deux grandes agglomérations : Reims (215 600 habitants en 1999) et Troyes (129 000). En échelon intermédiaire, les polarités désignent, en partie centrale, Chalons-sur Marne (60 000) et Epernay (33 250) et, en aires plus périphériques l'ensemble ardennais de Charleville-Mézières (68 000) et de Sedan (31 000), d'une part, et celui de l'Est marnais localisant Vitry-le-François et de St Didier (21 000 et 38 000 habitants respectivement) d'autre part. Les marges orientales et méridionales ne disposent que de foyers modestes : Ste Menehould, Chaumont et Langres, ou encore Bar-sur-Aube et Nogent sur Seine, toutes inférieures à 20 000 âmes dans les années 1980..Le département de la Marne, à équidistance de Paris et de Nancy-Metz, regroupe les villes majeures régionales et 44,5% des habitants des communes urbaines de la région en 1982 ; en revanche, la Haute-Marne et l'Aube hors Troyes ne manquent pas de bourgs et villes de taille réduite, soit au sein des campagnes, soit au long de vallées ayant eu de précoces industries.

La géographie physique ajoute des contrastes : le massif ancien ardennais (vallées et avant-pays) en rues d'usines comportant des sous-ensembles (Givet-Revin-Rocroi, axe de Charleville-Mézières à Sedan) ; la Champagne crayeuse, aujourd'hui terre de céréales, luzerne et betterave en grandes exploitations et de faible densité (< 15 h/km²) ; le Vignoble - très prospère -, délimité strictement (des Côtes d'Ile-de-France et des versants de la vallée de la Marne) ; les plateaux haut-marnais, terres d'élevage, d'émigration et tournés vers Dijon...Contrastes qui encore aujourd'hui aident peu à « unifier » la région au plan socio-économique.

La Champagne, historiquement fut et est une zone de passage. Reims fut une étoile de routes romaines ; les Foires médiévales ont animé en leur temps les espaces occidentaux. On traverse surtout la région au 19^{ème} s., de Paris vers la Lorraine et le Rhin ou vers la Bourgogne (rail, routes) ; puis on la parcourt du Benelux aux Midis actuellement, ou par autoroutes, sans vraiment réaliser de notables villes-carrefours, et *sans réticuler valablement l'espace régional*...En revanche,

les rivalités urbaines d'antan se sont perpétuées. Reims, cité chrétienne et ville des sacres, s'étant spécialisée dans la fabrication et la vente des laines avant l'essor des vins de Champagne, paraissait devoir tenir un leadership. Pourtant, elle se heurta à Troyes autrefois, ville commerçante et spécialisée ensuite dans la bonneterie, qui lui disputa le Sud de la région. On lui préféra Chalons - dès la Généralité d'Ancien régime - pour fixer les instances départementales (elle obtint cependant l'université et la Cour d'Appel). La commercialisation des vins est partagée avec Epernay en ce qui concerne les grandes maisons, et divers terroirs villageois (Ay, Vertus..). Si Reims représente la centralité supérieure en partie Nord de la Marne et pour les Ardennes, les fonctions administratives de Chalons n'ont guère eu d'entraînement en zone centrale. De son côté, Troyes et la vallée de la Seine prévalent au Sud de la Marne, et dans l'animation des petits foyers d'ancienne industrie (Nogent, Bar-sur-Aube y compris). Paris-Troyes-Bourgogne forme un axe méridional en propre, quand l'axe Paris-Reims- Metz- Allemagne en offre l'axe septentrional (A 4, TGV), alors que semble s'affaiblir le passage du 19ème s. par Epernay, Chalons et Vitry. On sait en outre que plus récemment, dans l'aménagement des couronnes du Bassin parisien, Reims et Troyes ont constitué deux « zones d'appui » et de développement exogène distincts, sans que soit tentée une ossature interne de quelque 100 km qui relie Reims, Epernay, Chalons, Vitry-le -François et Troyes !

Les Ardennes ont su de longue date faire évoluer leurs industries réputées (de la fonderie-laminoirs, de l'outillage-quincaillerie, et des appareils ménagers, des aciers spéciaux) en fonction d'un marché national d'équipements et non d'attentes régionales ; l'avenir de leurs villes de ce fait s'en est autonomisé et interroge France et Europe plus que Champagne-Ardenne. Ce qui subsiste des pôles textiles de Sedan, Reims, Troyes n'a plus d'attache régionale. L'agriculture-viticulture champenoise est intégrée dans la panorama européen et l'internationalisation des marchés. Les anciennes attaches urbaines à leurs campagnes proches y ont donc « sauté », sinon pour des expéditions ou l'acquisition de matériel agricole... Le renouveau économique contemporain en matière industrielle et tertiaire offre-t-il davantage de cohérence à cette trame urbaine ? Dans quelle proportion et jusqu'où gagne l'influence francilienne ? - y compris dans le peuplement actuel, l'apport de revenus...-Et quelle est l'attraction frontalière du Benelux actuelle ? L'impact du tourisme internationalisé? La brève analyse ici produite manque d'information d'actualisation pour apporter ici des réponses. Ce qui semble le plus évident est que *cette « armature » régionale non structurée est à ré-étudier dans de plus vastes contextes*, parmi lesquels il faut aujourd'hui envisager celui de la grande région Est pour des questions telles celles de l'université-recherche, des relations inter-firmes et des services supérieurs attendus ou des flux de cadres du privé..

Ce document se clôt sur quelques constats et interrogations.

Là où les armatures urbaines régionales ressortent comme fortes, et comme valorisantes des territoires locaux/sous-régionaux, il paraît utile de veiller à leur maintien-amélioration, et de s'en servir comme voie de structuration des économies résidentielles ou comme appuis de démultiplication des propagations modernes du progrès lié à la métropolisation. En revanche, les faiblesses tendent à s'aggraver en direction des contrées rurales des marges ou périphéries si l'on s'en tient aux éléments classiques des centralités des décennies passées.

Il conviendrait de mieux suivre ce qui localement constituent ces dernières maintenant : formation, santé, culture, ressources territoriales accessibilités. Les mobilités et NTIC peuvent aisément

contrecarrer les rôles traditionnels des commerces, des administrations autres que d'animation... Dans le même temps, les agglomérations de grande taille ne sont plus seulement des villes mais des « aires urbaines » proliférantes, produisant des inclusions et des marginalisations de plus petites unités. Toujours plus hétérogènes, ces ensembles appellent désormais que soient structurées de meilleures organisations internes (comme l'ont en région fait les armatures régionales du passé). Et l'on est en train de passer, parallèlement d'aires urbaines nettes à des « régions métropolitaines floues »: que va t-on garder des héritages dans cette nouvelle géographie ?

Bibliographie sommaire

Alsace

- Juillard, E (1963) : *L'Alsace : le sol, les hommes et la vie régionale*, éd des DNA
(1977) : *L'Alsace et la Lorraine, Atlas et géographie de la France moderne*, Flammarion
Nonn, H (1979 : In Beaujeu-Garnier -dir- *La France des villes*, t: *Nord-Est*, Doc Fr. p.105-172
(1999) : *Villes et aménagement régional en Alsace*, Doc. Fr
(2008) : *L'Alsace et ses territoires*, PUS.
(2012) : « Evolutions socio-économiques contemporaines des villes moyennes d'Alsace »,
in Léger JF dir : *Cahiers de démographie locale*, 2012, éd.Néothèque
Héraud, JA et Nonn, H (2013) : *Le développement métropolitain de Strasbourg*, Cahiers de l'APR,
n°6, Néothèque

Lorraine

- Creusat, J et al (2003) : *La Lorraine face à son avenir*, Insee-Lorraine
Frécaut, R et al (1983) : *Géographie de la Lorraine*, Pr.Univ. Nancy-Serpenoise

Champagne-Ardenne

- Bonnet-Pineau, E et Grimbert, E (1987) ; *L'économie de la région Champagne-Ardenne*, éd. Ellipses

Et lectures plus générales ou diverses :

- Damette, F (1996) : *La France en villes*, Doc.Fr.
Dossiers 1992-96 des SGARE des Préfectures et de l'animateur interrégional de prospective missionnés par la Datar
Dossiers MIIAT Grand Est (2010-2012)
Revue Géographique de l'Est, parue jusqu'en 2006 en version papier (électronique depuis).